Deutscher Bundestag
3. Wahlperiode

Drucksache 2349

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
9 — 97105 — 4816/60

Bonn, den 23. Dezember 1960

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 20. Juli 1960 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Pakistan über den Luftverkehr

und den Wortlaut des Abkommens in deutscher und englischer Sprache sowie Begründungen zum Zustimmungsgesetz und Abkommen mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 227. Sitzung am 22. Dezember 1960 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben. Er ist der Ansicht, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf.

Für den Bundeskanzler
Der Bundesminister für Verkehr
Seebohm

Druck: Bundesdruckerei Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger,
Bad Godesberg, Goethestr. 54, Postfach 821
Telefon 6 35 51

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 20. Juli 1960 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Pakistan über den Luftverkehr

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Bonn am 20. Juli 1960 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Pakistan über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 15 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

Zu Artikel 1

Das Abkommen bedarf der Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes, weil es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 GG bezieht. Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Abs. 3 und Artikel 106 Abs. 2 Nr. 5 GG erforderlich, weil die in Artikel 6 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Biersteuer berühren.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 GG.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 15 Abs. 2 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzumachen.

*

Bei der Durchführung des Gesetzes werden Bund, Länder und Gemeinden, abgesehen von den Kosten, die durch eine etwaige Anrufung des Schiedsgerichts entstehen können, nicht mit Kosten belastet.

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Pakistan über den Luftverkehr

Air Transport Agreement Between the Federal Republic of Germany and Pakistan

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

und

PAKISTAN

— im Folgenden als „Vertragsparteien" bezeichnet —

ALS VERTRAGSPARTEIEN des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt und der Vereinbarung über den Durchflug im Internationalen Fluglinienverkehr, die am 7. Dezember 1944 in Chikago geschlossen wurden und für beide Vertragsparteien bindend sind,

UND IN DEM WUNSCHE, ein Abkommen über den Betrieb von Luftverkehrsdiensten zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen,

HABEN FOLGENDES VEREINBART:

Artikel 1

(1) Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

a) „Luftfahrtbehörde": in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr; in bezug auf Pakistan den Generaldirektor der Zivilluftfahrt; oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

b) „bezeichnetes Unternehmen": ein Luftverkehrsunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet", „Fluglinienverkehr", „internationaler Fluglinienverkehr" und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken" haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt in der jeweils letztgültigen Fassung festgelegte Bedeutung.

Artikel 2

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien

a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,

b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen und

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

and

PAKISTAN,

hereinafter described as the Contracting Parties,

BEING CONTRACTING PARTIES to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement, both done at Chicago on the 7th day of December 1944, the terms of which Convention and Agreement are binding on both Parties,

AND DESIRING to conclude an agreement for the operation of air transport services between and beyond their respective territories,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

1. For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated in the text:

a) the term "aeronautical authorities" shall mean in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport, in the case of Pakistan, the Director General of Civil Aviation; or, in both cases, any other person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authorities;

b) the term "designated airline" shall mean an airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of this Agreement as being an airline which is to operate international air services on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement.

2. The terms "territory", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" shall, for the purposes of this Agreement, have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention of December 7, 1944, on International Civil Aviation as amended at present or in future.

Article 2

1. Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party for the purpose of operating international air services by designated airlines over the routes specified in accordance with paragraph 2 of this Article:

a) the right to fly across its territory without landing;

b) the right to land in its territory for non-traffic purposes, and

c) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet an den Punkten, die in den nach Absatz 2 festgelegten Linien aufgeführt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und/oder Fracht gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr zu betreiben berechtigt sind, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zu vereinbaren ist.

Artikel 3

(1) Der Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt sind, ein Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und

b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, wird vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich des Artikels 9 die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unverzüglich erteilen.

(3) Jede Vertragspartei kann von einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und sonstigen Vorschriften der erstgenannten Partei für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

(4) Jede Vertragspartei kann dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder der Vertragspartei selbst zustehen.

Artikel 4

(1) Jede Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn das bezeichnete Unternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht wird jede Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 12 Gebrauch machen, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Jede Vertragspartei hat das Recht, durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei das von ihr bezeichnete Unternehmen durch ein anderes unter den Voraussetzungen des Artikels 3 zu ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 5

Die Gebühren, die von einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unter-

c) the right to land in its territory at the points named on the routes specified in accordance with paragraph 2 of this Article, in order to take on or discharge passengers, mail and/or cargo on a commercial basis.

2. The routes over which the designated airlines of the two Contracting Parties will be authorized to operate international air services shall be specified in a Route Schedule to be agreed upon in an exchange of notes.

Article 3

1. The international air services on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement may commence at any time, provided

a) the Contracting Party to whom the rights specified in paragraph 1 of Article 2 are granted, has designated an airline in writing, and

b) the Contracting Party granting these rights has authorized the airline so designated to inaugurate the air services.

2. The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article and subject to the provisions of Article 9 of this Agreement, give without delay the said authorization to operate the international air service.

3. Each Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy it that it is qualified to meet the requirements prescribed under the laws and regulations of the first Contracting Party governing the operation of international air traffic.

4. Each Contracting Party may withhold the exercise of the rights provided for in Article 2 of this Agreement from the airline designated by the other Contracting Party if such airline is not able to prove upon request that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals or corporations of the other Contracting Party or in that Contracting Party itself.

Article 4

1. Each Contracting Party may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with paragraph 2 of Article 3 of this Agreement in the event of failure by the designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or to comply with the provisions of this Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. This shall also apply if the proof referred to in paragraph 4 of Article 3 is not furnished. Each Contracting Party shall exercise this right only after consultation as provided for in Article 12 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

2. Subject to the provisions of Article 3 each Contracting Party shall have the right, by written communication to the other Contracting Party to replace by another airline the airline it has designated. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

Article 5

The charges imposed by either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline of the other Contrac-

nehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalem Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 6

Jede Vertragspartei gewährt für die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei, soweit es nach diesem Abkommen einen internationalen Fluglinienverkehr betreibt, die folgenden Abgaben- und Gebührenvergünstigungen:

a) Die von einem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen, aus ihm ausfliegen oder es mit oder ohne Zwischenlandungen durchfliegen, einschließlich der üblichen Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile an Bord, soweit sie nicht ohne Zustimmung der Zollbehörden ausgeladen werden, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben sowie von den von der Zollverwaltung erhobenen Inspektionsgebühren;

b) Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände,

(i) die aus den in Buchstabe a) genannten Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung ausgebaut oder sonst von Bord gebracht und dort gelagert werden, oder

(ii) die für diese Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden,

bleiben ebenfalls frei von den in Buchstabe a) erwähnten Zöllen und sonstigen Abgaben, wenn sie unter Zollüberwachung in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden oder aus dem Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei auf andere Weise als an Bord der Luftfahrzeuge wieder ausgeführt werden. Die gleiche Befreiung wird für solche Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände gewährt, die unter Zollüberwachung aus entsprechenden Lagern anderer ausländischer Luftfahrtunternehmen entnommen und in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden.

c) Treibstoffe und Schmieröle, die an Bord der in Buchstabe a) genannten Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingebracht werden, dürfen frei von den in Buchstabe a) erwähnten Zöllen und sonstigen Abgaben an Bord dieser Luftfahrzeuge verwendet werden. Dies gilt auch für den Teil der Flüge, der zwischen Orten im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei stattfindet. Für die in Satz 1 dieses Buchstabens nicht genannten Treibstoffe und Schmieröle, die von diesen Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung an Bord genommen und in dem vereinbarten Fluglinienverkehr verwendet werden, werden die in Buchstabe a) erwähnten Zölle und sonstigen Abgaben sowie etwaige besondere Verbrauchsabgaben, mit denen die Treibstoffe und Schmieröle im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei belastet sind, entweder vergütet oder nicht erhoben.

d) Die an Bord der in Buchstabe a) genannten Luftfahrzeuge befindlichen Bordvorräte, die zur unmittelbaren Versorgung der Fluggäste und Besatzungsmitglieder ausgegeben werden, dürfen frei von den in Buchstabe a) erwähnten Abgaben und Gebühren an Bord verwendet werden, soweit die Luftfahrting Party shall not be higher than those paid by the aircraft of any national airline engaged in similar international air services.

Article 6

Each Contracting Party shall grant release from taxes and customs duties and fees in respect of aircraft of a designated airline of the other Contracting Party insofar as it is operating an international air service pursuant to this Agreement as follows:

a) The aircraft operated by a designated airline of either Contracting Party entering into, departing from, or flying across or between points in the territory of the other Contracting Party, as well as the regular equipment and spare parts on board such aircraft, and not unloaded without consent of the customs authorities, shall be exempt from customs duties and other taxes chargeable by reason of importation, exportation or transit of goods, as well as from customs inspection fees.

b) Spare parts and articles of regular equipment for aircraft mentioned in sub-paragraph a) above, which are

i) removed from the aircraft or otherwise unloaded and stored within the territory of the other Contracting Party under customs supervision, or

ii) imported into and stored in the territory of the other Contracting Party under customs supervision

shall be exempt likewise from the duties, taxes and fees mentioned in sub-paragraph a) above, if they either are installed or taken on board the said aircraft under customs supervision, or are exported again otherwise than on board the said aircraft. The same exemptions shall be granted in respect of such spare parts and articles of regular equipment taken from appropriate stores of other foreign airlines and installed in the said aircraft or otherwise taken on board under customs supervision.

c) Fuel and lubricants on board the aircraft mentioned in sub-paragraph a) above and introduced into the territory of the other Contracting Party may be used on board the aircraft free of the duties, taxes and fees mentioned in sub-paragraph a) above. This also applies to that part of any flight which takes place between points in the territory of that Contracting Party. Fuel and lubricants not mentioned in the first sentence of this sub-paragraph taken on by these aircraft under customs supervision within the territory of the other Contracting Party and used on the agreed service shall be exempt from or shall be the subject of remission or refund of the duties, taxes and fees mentioned in sub-paragraph a) above and any special consumption charges imposed on fuel and lubricants within the territory of that Contracting Party.

d) Aircraft stores on board the aircraft mentioned in sub-paragraph a) above and issued for immediate supply to passengers and crew members may be consumed on board the aircraft free of the duties, taxes and fees mentioned in sub-paragraph a) above, provided that the aircraft can be con-

zeuge bei Zwischenlandungen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ständig zollamtlich überwacht werden können.

Artikel 7

(1) Den bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei ist in billiger und gleicher Weise Gelegenheit zu geben, den Fluglinienverkehr auf jeder nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie zu betreiben.

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien hat das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht zu nehmen, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien soll vor allem dazu dienen, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat, wobei der Verkehr der 5. Freiheit ergänzend betrieben werden soll. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, ist im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs im Sinne der vorstehenden Grundsätze dieses Artikels und so auszuüben, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat,

b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,

c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebes der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

Artikel 8

(1) Die bezeichneten Unternehmen sollen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien die Art der Dienste, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mitteilen. Das gleiche gilt für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei wird der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen des bezeichneten Unternehmens übermitteln, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien von dem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 9

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt. Bei der Festsetzung soll nach den Bestimmungen der folgenden Absätze verfahren werden.

tinuously supervised by customs authorities if intermediate landings within the territory of the other Contracting Party are made.

Article 7

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement.

2. In the operation of international air services on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement, the designated airline of either Contracting Party shall take account of the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the same routes or parts thereof.

3. The international air services on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement should have as their primary objective the provision of capacity adequate to the foreseeable traffic demands to and from the territory of the Contracting Party designating the airline, Fifth Freedom Traffic to have a supplementary character. The right of such airline to carry traffic between points of a route specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement located in the territory of the other Contracting Party, and points in third countries shall be exercised, in the interests of an orderly development of international air transport subject to the principles mentioned above in this Article and in such a way that the capacity is related to:

a) the traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline;

b) the traffic demand existing in the areas through which the air services pass, taking account of local and regional air services;

c) the requirements of an economical operation of through traffic routes.

Article 8

1. The designated airlines should communicate to the aeronautical authorities of both Contracting Parties not later than thirty days prior to the inauguration of air services on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes.

2. The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data of the designated airline as may reasonably be required for the purpose of reviewing the capacity provided by the designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such traffic.

Article 9

1. In fixing rates to be charged for passengers and freight on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement, account shall be taken of all factors, such as cost of operation, reasonable profit, the characteristics of the various routes and the rates charged by any other airlines which operate over the same routes or parts thereof. In fixing such rates, the provisions of the following paragraphs should be observed.

(2) Die Tarife sollen für jede Linie zwischen den beteiligten bezeichneten Unternehmen vereinbart werden. Hierbei sollen sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen richten, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können, oder die bezeichneten Unternehmen sollen nach einer Beratung mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, die Tarife unmittelbar miteinander vereinbaren. Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrbehörden beider Vertragsparteien vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt.

(3) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Vereinbarung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich eine Vertragspartei mit den ihr nach Absatz 2 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so sollen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, in gegenseitigem Einvernehmen festsetzen.

(4) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 3 nicht erzielt, so findet Artikel 13 Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, hat die Vertragspartei, die sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt hat, das Recht, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs zu verlangen.

Artikel 10

Tritt ein von beiden Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrs-Übereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 12 statt.

Artikel 11

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Auslegung und Anwendung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 12

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt auch für die Erörterung der Auslegung und Anwendung des Abkommens, wenn eine Vertragspartei mit dem Ergebnis des Meinungsaustausches nach Artikel 11 nicht zufriedengestellt ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags.

Artikel 13

(1) Falls eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 12 beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag einer Vertragspartei einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall in der Weise gebildet, daß jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und diese sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen. Werden die Mitglieder nicht binnen sechzig Tagen, der Obmann nicht binnen neunzig Tagen bestellt, nachdem eine Vertragspartei

2. The rates should be agreed for each route between the designated airlines concerned. For this purpose the designated airlines should be guided by such decisions as are applicable under the traffic conference procedures of the International Air Transport Association (IATA), or should agree on such rates directly between themselves after consulting with airlines of third countries which operate over the same routes or parts thereof. Any rates so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties prior to the proposed date of their introduction.

3. If no agreement is reached between the designated airlines in accordance with paragraph 2 above, or if one of the Contracting Parties does not consent to the rates submitted for its approval in accordance with paragraph 2 above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties should by common accord fix the rates for such routes or parts thereof on which there is disagreement or lack of consent.

4. If no accord, as envisaged in paragraph 3 of this Article, is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, the provisions of Article 13 of this Agreement shall apply. Until such time as an arbitral award has been made, the Contracting Party which has withheld its consent to a given rate, shall be entitled to require the other Contracting Party to maintain the rate previously in effect.

Article 10

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by both Contracting Parties entering into force, the provisions of the multilateral convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is rescinded, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with Article 12 of this Agreement.

Article 11

Exchanges of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties in order to achieve close cooperation and agreement in all matters pertaining to the interpretation and implementation of this Agreement.

Article 12

A consultation may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to this Agreement or to the Route Schedule. This procedure shall also apply to discussions pertaining to the interpretation and implementation of this Agreement if either Contracting Party is not satisfied with the outcome of the exchange of views within the meaning of Article 11. Such consultation shall commence within sixty days from the date of receipt of any such request.

Article 13

1. In case any disagreement arising out of the interpretation or implementation of this Agreement cannot be settled in accordance with Article 12 of this Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

2. Such arbitral tribunal shall be established in each individual case in such a way as to include one member to be designated by each Contracting Party, and these two members shall then agree upon the choice of a national of a third State as their chairman. If the members have not been designated within sixty days, nor

ihre Absicht, das Schiedsgericht anzurufen, bekanntgegeben hat, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Für den Fall, daß der Präsident des Rates die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien besitzt oder aus anderem Grunde verhindert ist, soll sein Stellvertreter im Amt die erforderlichen Ernennungen vornehmen.

(3) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Die Entscheidungen sind für beide Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitgliedes. Die übrigen Kosten werden von beiden Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 14

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 werden der ICAO zur Registrierung mitgeteilt.

Artikel 15

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifizierung durch beide Vertragsparteien. Die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Karachi ausgetauscht.

(2) Das Abkommen tritt dreißig Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Das Abkommen tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

GESCHEHEN zu Bonn am 20. Juli 1960 in vier Urschriften, zwei in deutscher und zwei in englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist

Für die Bundesrepublik Deutschland:
von Merkatz

Für Pakistan:
M. Ziaud-Din

the chairman within ninety days, after either Contracting Party has made known its intention of resorting to arbitration, either of the Contracting Parties may, in the absence of any other relevant agreement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to make the necessary appointments. Where the President of the Council possesses the nationality of one of the two Contracting Parties or is otherwise prevented from carrying out this function, his deputy in office should make the necessary appointments.

3. The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on both the Parties. Each of the Contracting Parties shall bear the expenses of its own member. The remaining expenses shall be borne in equal parts by both Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 14

This Agreement, any amendments thereto and any exchange of notes under paragraph 2 of Article 2 of this Agreement shall be communicated to the ICAO for registration.

Article 15

1. This Agreement shall be subject to ratification by both Contracting Parties. The instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible at Karachi.

2. This Agreement shall enter into force thirty days after the exchange of the instruments of ratification.

3. Each Contracting Party may at any time give notice of termination of this Agreement, which shall expire one year after the date of the receipt of such notice by the other Contracting Party.

DONE at Bonn on July 20, 1960, in four originals, two in the German and two in the English language, all four texts being equally authentic.

For the Federal Republic of Germany:
von Merkatz

For Pakistan:
M. Ziaud-Din

Begründung zum Abkommen

I. Allgemeines

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, dem deutschen Luftverkehr entsprechende Flugrechte gewähren. Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt.

Zweiseitige Luftverkehrsabkommen sind bereits vom Deutschen Reich vor dem 2. Weltkrieg abgeschlossen worden.

Nach Delegationsverhandlungen in Bonn vom 8. bis 14. Dezember 1959 wurde das Abkommen am 20. Juli 1960 als 23. deutsches zweiseitiges Luftverkehrsabkommen nach Wiederherstellung der Lufthoheit in Bonn unterzeichnet. Es entspricht inhaltlich den bisher von der Bundesrepublik abgeschlossenen zweiseitigen Luftverkehrsabkommen.

Die beiderseits eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der am Tage der Unterzeichnung des Abkommens durch Notenaustausch vereinbart wurde (s. Artikel 2 Abs. 2 des Abkommens). Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte jeweils den Verkehrsanforderungen leichter anpassen zu können.

Nach dem Fluglinienplan sind die deutschen Luftverkehrsunternehmen berechtigt, folgende Linien zu betreiben:

Von Punkten im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland über Rom oder Athen, Kairo oder Beirut oder Damaskus oder Istanbul, Teheran oder Kabul nach Karatschi und darüber hinaus nach Indien, Birma, Thailand und darüber hinaus.

Die pakistanischen Luftverkehrsunternehmen sind berechtigt, folgende Fluglinien zu betreiben:

Von Karatschi über Dharan oder Kandahar und/oder Teheran, Bagdad oder Basra oder Abadan, Damaskus oder Beirut oder Kairo oder Istanbul, Rom, Genf oder Zürich nach Frankfurt (Main) oder Düsseldorf und darüber hinaus nach London oder darüber hinaus.

II. Besonderes

Artikel 2 behandelt den Fluglinienplan und legt die Rechte fest, welche sich die Vertragsstaaten zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen gegenseitig einräumen. Gewährt werden das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nicht-gewerblichen Zwecken (2. Freiheit) und das Recht, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach einem dritten Staate vorgenommen werden kann (5. Freiheit).

Alle Rechte werden nur zur Durchführung des internationalen Luftverkehrs eingeräumt. Daraus ergibt sich, daß auf Grund des Abkommens Kabotagerechte nicht beansprucht werden können. Sollen diese ausnahmsweise gewährt werden, bedarf es einer besonderen Genehmigung.

Artikel 6 gewährt Abgabenvergünstigungen im Rahmen der beiderseitigen nationalen Rechtsvorschriften.

Artikel 7 gewährleistet, daß die Beförderungsangebote (Nutzlast und Häufigkeit des Verkehrs) der bezeichneten Unternehmen in ein angemessenes Verhältnis zur Verkehrsnachfrage gebracht werden können.

Artikel 8 verpflichtet die Luftfahrtbehörden zum Austausch statistischer Unterlagen zwecks Nachprüfung der Beförderungsangebote der bezeichneten Unternehmen.

Artikel 9 enthält die Grundsätze für die Gestaltung der auf den festgelegten Linien anzuwendenden Tarife.

Diese sollen zwecks Vermeidung eines unerwünschten Konkurrenzkampfes nach Möglichkeit zwischen den beteiligten Unternehmen auf Grund des Tarifffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) vereinbart werden und sind den Luftfahrtbehörden zur Genehmigung vorzulegen. Einigen sich die Unternehmen nicht, so versuchen die Luftfahrtbehörden, die Tarife festzulegen. Gelingt dies ebenfalls nicht, so ist die Angelegenheit einem nach Artikel 13 zu bildenden Schiedsgericht zu unterbreiten.

Artikel 11 bis 13 befassen sich mit dem Meinungsaustausch der Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragsstaaten und dem Schiedsverfahren. Diese Regelung ist in Luftverkehrsabkommen üblich und zweckmäßig.

III. Geltungsbereich

Das Abkommen gilt im Hinblick auf Artikel 5 des Zwölften Teils des Überleitungsvertrages einstweilen nicht für Berlin. Eine Erstreckung des Abkommens und des Gesetzes auf Berlin muß der zukünftigen politischen Entwicklung vorbehalten bleiben.